

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2026

REUNION DES 05 ET 6 NOVEMBRE 2026

**RAPPORT DE MONSIEUR**  
**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU PER U**  
**TRASPORTU AEREU CORSICA-CUNTINENTE 2028-2031**  
**DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT**  
**AÉRIEN CORSE - CONTINENT 2028-2031**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de  
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

## **RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**OBJET : REVISION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSEES SUR LES SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE, D'UNE PART, LES AEROPORTS DE PARIS ORLY, MARSEILLE ET NICE ET D'AUTRE PART, LES AEROPORTS D'AIACCIU, BASTIA, CALVI ET FIGARI, ET APPROBATION DU PRINCIPE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE LA DESSERTE AERIENNE DE SERVICE PUBLIC DE LA CORSE**

L'organisation de la continuité territoriale de service public est un sujet majeur pour la Corse tant au niveau maritime qu'au niveau aérien. Les enjeux essentiels de mobilité et d'accès aux services sanitaires mais aussi aux opportunités économiques et touristiques pour les corses, nécessitent la reconduction de périmètres et d'obligations de service public pleinement conformes aux besoins constatés. Par ces temps de questionnements et d'incertitudes sur le plan économique et social, maintenir le cap autour de la définition d'une continuité territoriale aérienne rigoureuse, adaptable et efficace au service exclusif des corses est un devoir auquel la Collectivité de Corse n'entend certainement pas se soustraire.

Le présent rapport du Président du Conseil Exécutif de la Corse a pour objet de proposer la révision des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre la Corse et Paris Orly, Marseille et Nice. Il reprend pour l'essentiel les informations contenues dans le rapport établi en application de l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales.

Afin que l'Assemblée se prononce en toute connaissance de cause, seront présentés :

- L'organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le continent (I.) ;
- L'analyse des dessertes aériennes entre la Corse et le continent (II.)
- La détermination du mode de gestion pour l'organisation des dessertes aériennes (III.)
- Le réexamen des OSP (IV.)

- Les principales caractéristiques des délégations de service public (**V.**) ;
- Le calendrier prévisionnel de passation (**VI.**) ;
- Les critères de jugement des offres (**VII.**).

## Table des matières

|                                                                                                                             |                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| I. L'ORGANISATION ACTUELLE DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT                                           | PAGEREF _Toc241405600 \h 4  |
| II. ANALYSE DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT                                                          | PAGEREF _Toc241405601 \h 6  |
| II.1. Une offre en croissance, structuré par le service public et principalement domestique                                 | PAGEREF _Toc241405602 \h 6  |
| II.2. Un service public robuste, répondant à une demande solide mais différenciée                                           | PAGEREF _Toc241405603 \h 7  |
| II.3. Des évolutions qui renforcent les exigences pesant sur le service public                                              | PAGEREF _Toc241405604 \h 10 |
| II.4. Mise en perspective avec d'autres territoires                                                                         | PAGEREF _Toc241405605 \h 11 |
| III. DETERMINATION DU MODE DE GESTION POUR L'ORGANISATION DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT            | PAGEREF _Toc241405606 \h 12 |
| III.1. Rappel du cadre réglementaire applicable à l'exploitation de services aériens                                        | PAGEREF _Toc241405607 \h 12 |
| III.2. Présentation des modes de gestion envisageables                                                                      | PAGEREF _Toc241405608 \h 15 |
| IV. REEXAMEN DES OSP                                                                                                        | PAGEREF _Toc241405609 \h 18 |
| IV.1. La justification du maintien des OSP et du principe de la DSP                                                         | PAGEREF _Toc241405610 \h 18 |
| IV.2. Précisions quant aux évolutions saillantes de chacune des liaisons OSP entre 2024-27 et 2028-31                       | PAGEREF _Toc241405611 \h 19 |
| IV.2.1. Les liaisons Corse – Paris-Orly                                                                                     | PAGEREF _Toc241405612 \h 20 |
| IV.2.2. Les liaisons « bord à bord » Corse – Marseille ou Nice                                                              | PAGEREF _Toc241405613 \h 22 |
| IV.3. Obligations de Service Public                                                                                         | PAGEREF _Toc241405614 \h 26 |
| V. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC                                         | PAGEREF _Toc241405615 \h 41 |
| V.1. Maintien du périmètre des délégations de service public au stade de la mise en concurrence                             | PAGEREF _Toc241405616 \h 41 |
| V.2. Axes d'amélioration par rapport aux précédentes conventions – caractéristiques communes aux futures conventions de DSP | PAGEREF _Toc241405617 \h 43 |
| V.2.1. Intégration de mécanismes permettant l'adaptation de l'offre capacitaire et des modules avion mobilisés              | PAGEREF _Toc241405618 \h 43 |
| V.2.2. Adaptations et précisions des pénalités appliquées                                                                   | PAGEREF _Toc241405619 \h 44 |
| V.2.3. Compensation financière                                                                                              | PAGEREF _Toc241405620 \h 45 |
| V.2.4. Traitement des accréditations des résidents corses                                                                   | PAGEREF _Toc241405621 \h 46 |
| V.2.5. Information et autorisation préalable des sous-contractants                                                          | PAGEREF _Toc241405622 \h 46 |
| VI. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE LA PROCEDURE                                                                              | PAGEREF _Toc241405623 \h 46 |
| VII. LES CRITERES D'ANALYSE DES OFFRES                                                                                      | PAGEREF _Toc241405624 \h 47 |
| ANNEXES                                                                                                                     | PAGEREF _Toc241405625 \h 53 |
| Annexe 1 : calendrier de la procédure                                                                                       | PAGEREF _Toc241405626 \h 53 |
| Annexe 2 : Graphiques relatifs à l'activité de l'année 2025                                                                 | PAGEREF _Toc241405627 \h 54 |

## **I. L'ORGANISATION ACTUELLE DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT**

La desserte aérienne de la Collectivité de Corse (« CdC ») est actuellement assurée par un système mixte :

- D'une part, une exploitation est réalisée dans le cadre d'obligations de service public donnant lieu à dix conventions de délégation de service public conclues par la CdC et l'Office des Transports de la Corse (« OTC »), regroupant différents groupes de liaisons – réparties en dix lots – entre, d'une part, les quatre aéroports Corse (Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari) et, d'autre part, les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice, à savoir :
  - une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n°1) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n°2) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n°3) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Bastia et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n°4) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Bastia et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n°5) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Bastia et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n°6) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Calvi et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n°7) ;
  - une convention relative aux liaisons entre Figari et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n°8) ;

- une convention relative aux liaisons entre Calvi et Marseille, d'une part, et Calvi et Nice, d'autre part conclue avec la société Air Corsica (lot n°9) ;
- une convention relative aux liaisons entre Figari et Marseille, d'une part, et Figari et Nice, d'autre part conclue avec la société Air Corsica (lot n°10).

Les conventions relatives aux liaisons bord à bord (lots n°2, 3, 4, 6, 9 et 10) ont été conclues pour une durée de 48 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et viendront ainsi à échéance le 31 décembre 2027.

Les conventions relatives aux liaisons entre les aéroports de Corse et l'aéroport Paris-Orly (lots n°1, 5, 7 et 8) ont été conclues pour une durée de 45 mois et 6 jours à compter du 25 mars 2024 et viendront ainsi à échéance le 31 décembre 2027.

- D'autre part, des compagnies aériennes exploitent des liaisons aériennes sans convention particulière avec la CdC ou avec l'OTC dans le cadre du marché libre ou concurrentiel. Sur ce plan la Collectivité de Corse, au travers notamment de l'Agence du Tourisme de la Corse et de l'EPCIC créent les conditions, par la proposition de politiques publiques innovantes et adaptées à l'insularité, d'une réelle mise en concurrence visant à une accessibilité à l'année de la Corse de capitales européennes.

Le présent rapport est établi sur le fondement de l'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales (CGCT) selon lequel :

*Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.*

Le présent rapport a donc vocation à traiter de la seule desserte aérienne actuellement assurée dans le cadre des obligations de service public et délégations de service public susvisées, puisqu'en l'absence de telles obligations de service public, aucune convention de délégation de service public n'est conclue entre la CdC et la compagnie aérienne assurant l'exploitation de liaisons aériennes entre la Corse et le continent.

Les engagements des délégataires, tels qu'ils résultent des conventions de DSP susvisées, portent principalement sur :

- le respect des OSP par liaison lesquelles portent principalement sur des fréquences minimales, des capacité offertes minimales et des tarifs maximums ;
- le dépôt du programme d'exploitation au moins un mois avant le début de sa mise en œuvre pour validation auprès de l'OTC, selon un modèle prévisionnel, examiné en comité technique deux fois par an, ainsi que d'une grille tarifaire détaillée ;
- la remise de tous rapports et analyses examinés lors des différents comités de suivi mis en place par l'OTC, la participation des délégataires à ces comités selon la fréquence définie pour chacun des comités ;
- la remise d'un rapport annuel examiné en comité d'analyse de la DSP ;
- des sanctions pécuniaires appliquées en cas de non-respect des conventions de DSP et des OSP attachées.

En contrepartie du respect des OSP, les délégataires perçoivent une compensation financière, prise en charge par l'OTC dans ses deux composantes et non soumise à la TVA. Pour chaque année complète d'exploitation, la compensation financière d'exploitation (CFE) est versée sous forme, d'une part, d'acomptes mensuels payés le dernier jour ouvré de chaque mois sur demande du délégataire et représentant chacun 1/12ème de 95 % de la CFE prévisionnelle et, d'autre part, du solde correspondant aux 5 % restants, versé annuellement après signature du procès-verbal prévu à l'article 23 et au plus tard le 31 décembre de l'année suivant la période d'exploitation concernée. La CFC est facturée séparément par le délégataire sous forme d'acomptes mensuels égaux à 1/12ème de la CFC prévisionnelle de l'année considérée.

## **II. ANALYSE DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT**

L'étude réalisée à l'initiative de l'OTC met en évidence une desserte aérienne qui a retrouvé, après le choc de la crise sanitaire, un niveau d'offre élevé, mais dont les performances et les besoins demeurent très différenciés selon les lignes, les périodes de l'année et les catégories de passagers. Elle confirme également le rôle structurant des obligations de service public, tout en faisant apparaître la nécessité d'un ajustement plus fin de l'offre afin de mieux articuler continuité territoriale, accessibilité des résidents et efficacité économique.

### **II.1. Une offre en croissance, structurée par le service public et principalement domestique**

La desserte aérienne des quatre aéroports corses a connu une progression continue au cours des trois dernières années, après le rebond intervenu à la suite de la crise sanitaire, pour atteindre en 2025 son niveau d'offre le plus élevé, avec plus de 3 millions de sièges offerts.

La même année, le trafic total des liaisons relevant des DSP s'est élevé à près de 2,4 millions de passagers, dont environ 1 million de résidents.

Cette offre demeure très largement structurée par le service public.

Les liaisons soumises à OSP représentent plus de la moitié de l'offre totale à destination de la Corse et plus de 65 % de l'offre domestique.

La part du trafic et de l'offre domestique est elle-même particulièrement élevée, puisqu'elle représente environ 87 % de l'offre totale et demeure relativement stable depuis la crise sanitaire.

Les obligations sont calibrées selon les besoins identifiés par ligne et par période, en tenant compte notamment du nombre de fréquences, du volume de sièges, de la capacité des appareils et des horaires de départ et d'arrivée.

Le marché libre demeure très saisonnier. Il est quasiment absent en hiver et offre, en été comme en période de pointe, des fréquences sensiblement inférieures à celles du service public.

La structure concurrentielle demeure par ailleurs concentrée. Les aéroports corses sont principalement desservis par huit opérateurs, mais l'offre reste très fortement dominée par Air Corsica.

En juillet et août, la part d'Air Corsica se réduit toutefois à environ 40 % de l'offre totale sous l'effet du renforcement saisonnier des autres compagnies.

Volotea constitue le principal opérateur en progression parmi les compagnies déjà présentes, tandis que Transavia, Eurowings et Lufthansa connaissent également une croissance certaine.

Enfin, le développement des correspondances constitue une évolution notable de la structure de la demande. Le trafic indirect a représenté environ 384 000 passagers en 2025, soit 9 % du trafic total des aéroports corses, contre 7 % en 2019.

Nice s'impose comme la principale plateforme de correspondance, tandis que Paris-Orly demeure utilisée pour des flux importants, notamment vers Toulouse.

## **II.2. Un service public robuste, répondant à une demande solide mais différenciée**

L'augmentation des capacités est généralement bien absorbée sur les axes structurants, en particulier vers Paris et Marseille, ce qui confirme l'existence d'une demande solide, voire sous-jacente.

Cette relation entre offre et trafic n'est toutefois pas uniforme. Sur certaines liaisons vers Nice ou sur des lignes secondaires, l'augmentation de l'offre améliore la qualité de service sans produire de trafic additionnel significatif et peut conduire à une dégradation des coefficients de remplissage.

La saisonnalité constitue le principal facteur de différenciation. L'été et les périodes de pointe concentrent une demande élevée, largement portée par les déplacements de loisirs, avec des niveaux de remplissage importants, notamment les week-ends.

En 2025, le coefficient de remplissage global atteint 71 % en hiver et 82 % en été comme en période de pointe.

La place des résidents dans la demande est en progression continue. En 2025, ils représentent environ 24 % du trafic sur les liaisons vers Paris et près de 60 % sur les liaisons de bord à bord. Le trafic résident dépasse ainsi le seuil d'un million de passagers annuels. Cette moyenne recouvre néanmoins des écarts très importants selon les axes : les liaisons Ajaccio-Marseille, Bastia-Marseille, Ajaccio-Nice et Bastia-Nice présentent les taux de résidents les plus élevés, tandis que les liaisons vers Paris, Calvi et Figari sont davantage dépendantes de la clientèle non-résidente.

La demande des résidents est également très concentrée dans le temps. Les résidents privilégient les premiers départs et les dernières arrivées, ce qui traduit des besoins de déplacement à la journée, notamment pour des motifs professionnels, médicaux ou administratifs. Les vols correspondant à ces créneaux structurants présentent des niveaux de remplissage élevés tout au long de l'année, y compris en hiver, alors que les vols de milieu de journée et certaines fréquences additionnelles répondent davantage à une demande de loisirs et affichent des performances plus variables.

Les évolutions observées par aéroport confirment la nécessité d'un pilotage différencié :

- à Ajaccio, les obligations et l'offre apparaissent relativement stables, avec des effets variables selon les lignes : l'augmentation de l'offre vers Orly en hiver n'a pas généré de trafic supplémentaire, tandis que la desserte vers Nice demeure la seule à ne pas enregistrer de diminution de trafic entre 2023 et 2025 ;
- à Bastia, la ligne vers Nice présente des niveaux de remplissage très élevés, y compris en hiver, et la fréquence additionnelle mise en place apparaît pleinement utilisée, ce qui suggère une tension persistante sur cet axe ;

- à Calvi, l'augmentation de l'offre vers Orly, Marseille et Nice s'est globalement traduite par une progression du trafic, même si certaines lignes, notamment vers Nice, paraissent encore surdimensionnées au regard de leur coefficient de remplissage ;
- à Figari, la réduction de certaines fréquences en période de pointe a, à l'inverse, conduit à des situations de sous-capacité, avec des vols saturés et une perte de trafic, notamment vers Nice.

Ces constats plaident en faveur d'un pilotage par ligne, par période et par type de clientèle. Une approche uniforme de l'offre ne permettrait pas de répondre simultanément aux besoins de continuité territoriale en hiver, aux déplacements journaliers des résidents et aux pointes de demande touristique. Une réflexion doit donc être poursuivie sur l'articulation entre fréquences, capacité des appareils et positionnement horaire, afin de réduire les situations de surcapacité hivernale tout en limitant les phénomènes de saturation en été et en période de pointe.

Les usagers des lignes OSP sont impliqués sur le sujet puisqu'une enquête en ligne, réalisée au printemps 2026, a mobilisé près de 1070 répondants, qui ont exprimé leur niveau de satisfaction sur les horaires, les tarifs ou le service global délivré sur les 12 lignes OSP.

Les résultats montrent :

- une satisfaction globale concernant les horaires (76%). Les principaux motifs d'insatisfaction concernent certains horaires (vols tôt ou tard), le manque de fréquence et l'existence d'un phénomène de saturation sur certains vols ;
- une satisfaction globale de concernant la qualité de service (91%). Les principaux motifs d'insatisfaction concernant certains horaires (vols tôt ou tard) et le rapport qualité/prix ;
- globalement une progression du taux de satisfaction des usagers, notamment sur les horaires des vols au départ des aéroports corses et sur les niveaux tarifaires (35% considèrent les tarifs adaptés, contre 11% en 2018).

Les attentes d'amélioration demeurent et confirment sur certains points précis les entretiens effectués dans le cadre de l'étude menée auprès des acteurs locaux socio-économiques et associatifs :

- les différentes personnes interviewées recherchent un subtil équilibre entre l'utilité des services publiques et l'importance du rôle purement économique des liaisons qui permettent d'apporter du trafic et donc de l'activité ;

- les acteurs interrogés sont tous très conscients que les OSP sont indispensables en hiver alors que les lois du marché peuvent aisément réguler l'offre en été, tout en reconnaissant qu'il devient alors difficile pour les résidents de se déplacer du fait de l'occupation des capacités par des non-résidents ;
- il est reconnu à la compagnie Air Corsica la volonté de se diversifier afin d'améliorer sa performance économique et se détacher d'une trop forte dépendance aux subventions de la DSP ;
- tous les acteurs reconnaissent la qualité du service délivré, notamment sur la ponctualité et la sécurité ;
- les personnes interviewées reconnaissent que le maillage depuis les 4 aéroports de Corse permet de bien répondre aux attentes des populations : la desserte de Calvi est plus facilement rapprochée de celle de Bastia tandis que Figari n'est pas considérée dans le périmètre immédiat d'Aiacciu ;
- il n'a jamais été fait allusion à une quelconque nécessité de modifier en profondeur le système d'OSP actuel : les liaisons sur Paris étant celles qui soulèvent le plus d'interrogation du fait du départ d'Air France d'Orly et du faible taux de résidents utilisant cette liaison en haute-saison ;
- les lignes de bord-à-bord, quel que soit le point de départ en Corse, ont un rôle sanitaire reconnu par toutes les personnes interrogées, principalement les lignes Aiacciu-Marseille et Bastia-Marseille.

### **II.3. Des évolutions qui renforcent les exigences pesant sur le service public**

Les évolutions du contexte corse font apparaître plusieurs facteurs susceptibles d'influencer durablement les besoins de mobilité et les conditions d'exploitation de la desserte aérienne.

La population insulaire poursuit sa croissance et connaît parallèlement un vieillissement progressif, ce qui tend à renforcer les besoins de déplacement vers le continent, notamment pour l'accès aux soins, aux services spécialisés et aux démarches administratives.

Cette évolution doit être mise en regard du déficit des 15-29 ans, particulièrement marqué en Corse-du-Sud, qui traduit le départ d'une partie des étudiants et des jeunes actifs pour leurs études ou leur emploi et confirme l'importance des liaisons aériennes dans le maintien des relations avec le continent.

La configuration géographique de l'île constitue un autre facteur structurant. Le relief, la dispersion de l'habitat et un réseau routier qui a peu évolué depuis 2022 limitent les possibilités de report vers d'autres modes de transport et maintiennent des temps d'accès significatifs aux aéroports.

Ajacciu et Bastia concentrent l'essentiel de la population et structurent les principales zones de chalandise, tandis que Calvi et Figari répondent à des bassins de vie plus spécifiques.

Le maillage des quatre plateformes demeure donc essentiel pour garantir une accessibilité équilibrée du territoire et éviter que les besoins des populations éloignées des deux principaux pôles ne soient insuffisamment pris en compte.

Ces besoins doivent désormais être appréciés dans un contexte de renforcement progressif des exigences environnementales applicables au transport aérien.

L'évolution des dispositifs tels que l'ETS et l'incorporation de carburants durables entraîne des coûts supplémentaires pour les compagnies, auxquels s'ajoutent une fiscalité du transport aérien élevée et une progression des charges d'exploitation.

Ces évolutions sont susceptibles de peser sur les tarifs, la viabilité des lignes les moins fréquentées et, à terme, la capacité des opérateurs à maintenir ou à développer une offre sur le marché libre.

#### **II.4. Mise en perspective avec d'autres territoires**

Le benchmark réalisé sur plusieurs territoires insulaires confirme la singularité du modèle corse. En 2024, les quatre aéroports corses ont offert environ 5,1 millions de sièges, dont près de 60 % relevaient de la continuité territoriale, soit environ 3,1 millions de sièges. L'offre hors continuité territoriale représentait environ 2 millions de sièges et demeurerait concentrée sur un nombre limité de liaisons, principalement pendant les mois de juillet et d'août.

La Corse se distingue ainsi par une dépendance plus forte à l'égard du socle de continuité territoriale que les autres grandes îles touristiques étudiées : la part de la continuité territoriale est estimée à environ 60 % de l'offre corse, contre 48 % en Sardaigne et 20 % à Majorque. Cette situation s'explique notamment par la faiblesse du marché libre en dehors de la saison estivale et par la nécessité de maintenir une desserte régulière pendant l'hiver, période durant laquelle les mécanismes de marché ne suffisent pas à garantir la continuité des liaisons.

Dans le régime sarde documenté pour la période 2026-2029, les obligations sont définies route par route et portent notamment sur les fréquences, les capacités journalières, les plages horaires et les tarifs protégés. Les minima prévus s'échelonnent, selon les liaisons, de trois à six fréquences quotidiennes par sens et de 522 à 1 044 sièges quotidiens par sens. Le dispositif prévoit également la possibilité pour un transporteur d'accepter les obligations sans compensation, l'exclusivité compensée n'intervenant que lorsque le service ne peut être assuré dans les conditions du marché.

### **III. DETERMINATION DU MODE DE GESTION POUR L'ORGANISATION DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT**

#### **III.1 Rappel du cadre réglementaire applicable à l'exploitation de services aériens**

La Commission Européenne a établi des règles dérogatoires favorisant un accès comparable à la mobilité pour les ressortissants de l'Union en reconnaissant les difficultés actuelles auxquelles sont confrontées les populations de certaines régions des Etats membres dont les territoires insulaires notamment.

**Le Règlement UE 1008/2008 a été publié pour définir les conditions dans lesquelles les besoins de continuité territoriale pour les résidents peuvent conduire à appliquer des obligations de services publics, des restrictions d'accès et, le cas échéant, des subventions d'équilibre à des services aériens.**

Le Règlement UE 1008/2008 constitue ainsi une exception au régime général de libre concurrence pour garantir aux communautés isolées des conditions de mobilité équivalentes à celles des autres ressortissants de l'Union que le marché libre, c'est-à-dire sans intervention publique, ne pourrait garantir eu égard à des perspectives de rentabilité économiques insuffisantes.

**Le régime dérogatoire institué par le Règlement UE 1008/2008 a donc uniquement vocation à restaurer une équité entre régions concernant les conditions d'accès au développement économique et social et à la mobilité des résidents (aux motifs de déplacements professionnels, médicaux, associatifs ou à vocation loisirs).**

**Ce régime n'a pas vocation à subventionner l'activité touristique, qui constituerait une distorsion de concurrence entre les différentes régions touristiques de l'Union.**

L'exploitation de services aériens est régie par un cadre réglementaire à la fois européen et interne.

Au plan européen, le Règlement CE n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté pose les conditions dans lesquelles les Etats membres peuvent imposer des obligations de service public (OSP) sur les liaisons vitales pour le développement économique de certaines régions de leur territoire.

Ce Règlement a été complété par une Communication de la Commission européenne publiée le 17 juin 2017, portant lignes directrices relatives audit Règlement et plus particulièrement aux OSP. Ces lignes directrices explicitent la manière dont la Commission interprète les critères posés par le Règlement et décrivent les procédures applicables pour imposer une OSP et confier l'exclusivité de l'exploitation d'une desserte aérienne sous OSP.

Il est, en revanche, à noter que la Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession n'est pas applicable « *aux concessions relatives à des services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil* » (Cf. article 10 § 3 de ladite Directive).

En droit interne, rappelons que si le Code des transports (Cf. article L. 6412-4) et le Code de l'aviation civile (Cf. article R. 330-7) prévoient la compétence de l'Etat pour imposer des OSP sur des services aériens réguliers, ces dispositions précisent que cela est sous réserve des compétences attribuées à certaines collectivités territoriales.

Or, en ce qui concerne la CdC, celle-ci est compétente, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, pour définir les modalités d'organisation des transports aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs (Cf. article L. 4424-18 du CGCT). Elle est également compétente pour imposer des OSP sur certaines liaisons pour assurer le principe de continuité territoriale (Cf. article L. 4424-19 du CGCT).

L'OTC est compétent pour conclure avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons aériennes sous OSP des « *conventions de DSP qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle* » (Cf. article L. 4424-20 du CGCT).

Concernant la passation de telles conventions de DSP, en application de l'article L. 3212-4 du code de la commande publique, les services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens de l'article L. 6412-2 du code des transports ne sont pas soumis au titre I et II du livre 1<sup>er</sup> de la troisième partie relative aux « concessions ».

Ainsi, les règles de la commande publique afférentes à la « préparation du contrat de concession » (Titre I) et à la « procédure de passation » (Titre II) ne sont pas applicables.

Pour autant, selon la jurisprudence administrative, dès lors qu'un contrat répond à la définition du contrat de concession et qu'il est conclu par une personne morale de droit public relevant du CGCT, telles que la CdC et l'OTC, il est qualifié de DSP au sens des dispositions des articles L. 1411-1 et s. de ce code (Cf. CE, 15 déc. 2017, *Synd. Mixte de l'aéroport de Lannion, Côte de granit*, req. n°413193).

Aussi, nonobstant l'inapplication du code de la commande publique (s'agissant du titre I et II), la convention de DSP conclue par l'OTC, en application de l'article L. 4424-20 du CGCT susvisé, serait conclue à la fois en application du Règlement n°1008/2008 et des lignes directrices prises pour son application et des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT.

A noter toutefois que, suivant l'intention littérale de son article L. 3221-1, le code de la commande publique ne paraît pas exclure l'application du titre III (du livre 1<sup>er</sup> de la troisième partie précitée portant sur « *l'exécution du contrat de concession* ») au contrat de services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation.

En vertu des articles L. 3221-3 et suivants du code de la commande publique, doivent s'appliquer :

- les dispositions issues des articles L. 3132-4 à L. 3132-6 portant sur les biens de retour, biens de reprise et biens propres ;
- les dispositions issues des articles L. 3133-10 et suivants portant sur les règles relatives aux délais de paiement ;
- les dispositions issues des articles L. 3136-1 à L. 3136-6 portant sur les hypothèses de résiliation des contrats de concession ;
- les dispositions issues des articles L. 3137-1 et suivants portant sur les modes de règlement alternatif des différends ;
- les dispositions issues des articles L. 3133-1 et suivants portant sur les modalités de la facturation électronique.

### **III.2 Présentation des modes de gestion envisageables**

Dans l'absolu, il existe une distinction classique concernant les modes de gestion, entre la gestion directe du service par la personne publique d'une part, et son externalisation vers un tiers (gestion déléguée) d'autre part.

### **S'agissant de la gestion directe :**

- **la régie** permet notamment à une collectivité territoriale ou l'un de ses établissements publics l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial relevant de leur compétence (Cf. art. L. 1412-1 et s. et L. 2221-1 et s. du CGCT). A cet égard, l'on distingue, au sein de la catégorie de la régie, des régies autonomes dotées de la seule autonomie financière et des régies personnalisées dotées de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (sous la forme d'un établissement public local) ;
- **le marché public** est régi par le code de la commande publique, il s'agit d'un contrat conclu à titre onéreux avec un ou plusieurs opérateurs économiques en vue, pour la personne publique, de répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services : la personne publique mobilise donc un partenaire qu'elle rémunère directement ; le prix couvrant toutes ses dépenses et le partenaire ne supportant aucun risque lié au résultat de l'exploitation.

**S'agissant de la gestion déléguée**, elle recouvre les hypothèses dans lesquelles la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité, qui se rattachent à la définition de la DSP posée par l'article L. 1121-3 du code de la commande publique (dont l'article L. 1411-1 du CGCT fait référence) :

*Un contrat de concession de services a pour objet la gestion d'un service. Il peut consister à concéder la gestion d'un service public. Le concessionnaire peut être chargé de construire un ouvrage ou d'acquérir des biens nécessaires au service.*

*La délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales.*

Dans ce cas, un risque est donc transféré au délégataire, lequel doit impliquer une « *réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés* » (Cf. art. L. 1121-1 du code de la commande publique).

Il convient de rappeler que le Règlement n°1008/2008 (Cf. articles 3 et suivants) conditionne l'exercice de l'activité de transport aérien (de passagers, de courrier et/ou de fret) à l'obtention d'une licence d'exploitation (permettant d'être qualifié de « *transporteur aérien communautaire* »), laquelle est elle-même conditionnée notamment par les éléments suivants :

- être titulaire d'un CTA (certificat de transporteur aérien) attestant que le transporteur aérien possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer la sécurité des types d'exploitation mentionnés dans le certificat ;
- disposer d'un ou plusieurs aéronefs en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue ;
- l'activité principale doit être l'exploitation de services aériens (exclusivement ou en combinaison avec toute autre exploitation commerciale d'aéronefs ou avec la réparation et l'entretien d'aéronefs).

Aussi, les moyens humains, techniques et financiers seraient difficilement réunis par la CdC et l'OTC seuls (sans le savoir faire des compagnies aériennes) pour permettre l'exercice de l'activité de transport aérien dans le cadre d'une régie, de sorte que la gestion déléguée apparaît comme étant le mode de gestion le plus appropriée de ce type de service.

De même, le recours au marché public de service s'il apparaît dans l'absolu et en théorie, envisageable, nous semble devoir être écarté en l'occurrence, compte tenu de l'article L. 4424-20 du CGCT. En toute hypothèse, ce type de contrat présente des inconvénients notables en ce qui concerne les services aériens puisque la CdC et l'OTC ne pourraient confier aucun risque d'exploitation à la compagnie aérienne et assumeraient seuls le financement du service.

En outre, le CGCT impose à l'OTC la conclusion de DSP avec les compagnies aériennes désignées dès lors que des OSP seraient imposées par la CdC (Cf. article L. 4424-20 du CGCT).

Or, au présent cas, et ainsi que cela sera développé ci-après, il apparaît nécessaire après réexamen des OSP de maintenir de telles obligations.

Dès lors que la gestion déléguée serait à envisager, la possibilité de recours au dispositif de la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), sur le fondement de l'article L. 1541-1 du CGCT, doit être analysée.

Dans le cadre de ses compétences autres que l'exercice de missions de souveraineté, une collectivité territoriale peut créer, avec au moins un actionnaire opérateur économique, sélectionné après une mise en concurrence dans les conditions définies à l'article L. 1541-2 du CGCT, une société d'économie mixte à opération unique.

Cette société est constituée pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat avec la collectivité territoriale dont l'objet unique peut notamment être la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service.

Les statuts de la société d'économie mixte à opération unique fixent le nombre de sièges d'administrateur ou de membre du conseil de surveillance dont dispose chaque actionnaire. Ils sont attribués en proportion du capital détenu (ce nombre étant, le cas échéant, arrondi à l'unité supérieure). Le président du conseil d'administration ou du conseil de surveillance est un représentant de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales.

Le capital de la SEMOP est réparti de la manière suivante : entre 34 et 85 % sont détenus par la collectivité et au minimum 15 % sont détenus par l'ensemble des actionnaires opérateurs économiques.

La CdC et l'OTC pourraient donc faire le choix de recourir à une procédure de mise en concurrence en vue de sélectionner le transporteur aérien avec lequel serait créée une SEMOP qui aurait pour objet d'exécuter le contrat de DSP relatif à l'exploitation des lignes aériennes.

Toutefois, il s'agit d'un mode de gestion pour l'heure peu utilisé dans le secteur aérien, qui pourrait présenter une difficulté au regard du temps imparti quant au point de savoir si une unique SEMOP pourrait être créée pour l'ensemble des lignes sous OSP ou si une SEMOP serait créée par ligne, ce qui complexifierait aujourd'hui le processus et surtout compte tenu de la durée limitée des OSP et de leur réexamen tous les 4 ans. La durée courte du contrat dans le domaine aérien apparaît effectivement peu adaptée au choix de gestion au travers d'une ou plusieurs SEMOP. Compte tenu du fait que le Règlement n°1008/2008 susvisé pose le principe d'une mise en concurrence par ligne, une SEMOP devrait être créée par ligne, sauf regroupement puisque des opérateurs différents pourraient être sélectionnés pour exploiter les différentes lignes.

Des inconvénients seraient également liés aux règles de capital social minimum et de sa répartition au sein de la société.

Les avantages d'un tel mode de gestion sont notamment liés au fait de bénéficier du savoir-faire d'un opérateur économique tout en étant associé étroitement à la gouvernance de la société en charge de l'exécution du contrat de DSP.

En conclusion : dès lors que le maintien d'OSP apparaît justifié (Cf. § II. 3 ci-après), le contrat de DSP apparaît être le mode de gestion le plus approprié pour les raisons suivantes :

- les dispositions du CGCT imposent la conclusion d'un tel type de contrat dès lors que des OSP seraient imposées ;
- les moyens techniques, humains et matériels nécessaires à l'activité de transporteur aérien semblent mal se prêter à son exercice en régie ;
- le recours au marché public n'apparaît pas être le plus adapté compte tenu de l'absence de tout risque étant transféré au transporteur aérien et des charges induites pour la CdC et l'OTC de ce fait en recourant à un tel contrat ;

- le recours à la SEMOP n'apparaît pas davantage opportun notamment en cas d'OSP dans la mesure où une telle société aurait une durée limitée à 4 ans. Ce qui ne se révèle pas être forcément le cas dans d'autres domaines où la nécessité d'un service public se justifie.

## **IV. REEXAMEN DES OSP**

### **IV.1 La justification du maintien des OSP et du principe de la DSP**

Un réexamen des OSP a été effectué conformément aux dispositions de l'article 16 § 9 du Règlement CE n°1008/2008 et des lignes directrices relatives aux OSP.

Des études préalables ont notamment été réalisées, ainsi qu'une enquête clients, des entretiens avec les acteurs locaux et un test de marché mené entre le 29 mai 2026 et le 13 juillet 2026. L'ensemble de ces démarches a montré la nécessité de maintenir le principe des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre Paris Orly, Marseille et Nice d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, d'autre part, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse.

Les entretiens menés avec les acteurs locaux ainsi que l'enquête d'opinion réalisée ont mis en évidence différents besoins de la région Corse en termes de continuité, de transport de fret, de régularité, de tarifs, de capacité minimale, économiques, non assurés par la seule initiative privée.

Le test de marché, a fait ressortir qu'aucune compagnie aérienne opérant sur le marché libre ne s'est prononcée sur le périmètre du service public actuel ni fait part de sa volonté de réaliser spontanément tout ou partie de ce service sur une ou plusieurs liaisons, en-dehors des obligations de service public ou d'un contrat de service public.

Aussi, et dès lors que le principe du maintien d'obligations de service public apparaît nécessaire, le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes entre Paris Orly, Marseille et Nice d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, doit être acté.

Les premiers échanges initiés par la Collectivité auprès de la DGAC, qui les a relayés auprès de la Commission Européenne, ont permis de valider le principe de reconduction des liaisons OSP sur la prochaine période 2028-31, sur les mêmes périmètres :

- temporels : OSP à l'année longue (et pas seulement sur la saison hiver)

- géographiques : à partir des 4 grands bassins de vie de la Corse vers le continent, tant vers Paris que vers Nice et Marseille
- d'allotissement : avec le maintien des douze liaisons OSP regroupées en 10 lots (les deux lignes bord-à-bord reliant Calvi constituant un seul lot, de mêmes que celles reliant Figari)

## **IV.2 Précisions quant aux évolutions saillantes de chacune des liaisons OSP entre 2024-27 et 2028-31**

L'offre minimale prévue par le projet d'OSP 2028-2031 s'élèvera à 2 673 000 sièges par an sur l'ensemble des douze liaisons Corse-continent. Elle sera ainsi inférieure à celle prévue par le dispositif 2024-2027, qui s'établit à 2 817 940 sièges par an, soit une diminution d'environ 5 %.

Cette évolution ne traduit pas un désengagement du service public, mais un recalibrage des capacités au regard de la demande effectivement observée, notamment en 2025, et des résultats du test de marché réalisé en 2026. Cette offre minimale de base est une offre prévisionnelle qui s'établit donc en fonction notamment de la réalité des taux de remplissage observés lors des contrats de DSP qui s'achèvent, ce qui est un gage de rigueur justifiant le maintien du périmètre de service public. Cette rigueur de conception et de pilotage s'accompagne entre autres, et c'est tout aussi majeur, par des reprogrammations à d'autres périodes de vols dont le taux de remplissage est trop faible certains jours d'Hiver, par des renforcements dès l'offre de base sur certaines lignes en tension, par des capacités d'Offres supplémentaires par période identifiée sur chaque ligne pour s'adapter à la demande, mais aussi, en sus, par des dispositifs de "capacités renforcées" sur les lignes Paris à partir de Bastia et Ajaccio. L'adaptabilité à la baisse, mais aussi à la hausse, est prévue dans le projet d'OSP et contrats de DSP et conduite dans le suivi des contrats par une comitologie et des modalités précises.

Les évolutions du projet d'OSP permettent principalement :

- de réduire et de mieux cibler les capacités minimales sur les liaisons Corse-Paris-Orly, dont l'offre annuelle passerait de 1 577 900 à 1 393 500 sièges, soit une diminution d'environ 12 % ;
- de préserver la continuité quotidienne des liaisons vers Paris, tout en maintenant une amplitude minimale de onze heures à Paris pour les liaisons Ajaccio-Paris, Bastia-Paris et Figari-Paris, afin de permettre une journée utile complète sur le continent ;
- de renforcer la capacité de base ou le positionnement horaire de plusieurs liaisons de bord à bord, notamment Ajaccio-Nice, Bastia-Marseille et Bastia-Nice ;

- de mieux protéger les rotations structurantes pour les résidents, en particulier les premiers départs et les dernières arrivées, grâce à des capacités minimales de 180 sièges sur certaines liaisons Ajaccio-Marseille et Bastia-Marseille ;
- d'adapter plus finement les renforts saisonniers, avec une réduction des capacités additionnelles lorsqu'elles apparaissent insuffisamment absorbées par le trafic et, à l'inverse, un renforcement ciblé pendant les périodes de pointe sur les liaisons présentant une demande soutenue.

Le projet introduit également une plus grande souplesse dans l'adaptation du module avion à la fréquentation, tout en maintenant les exigences minimales de fréquence, de capacité et d'amplitude propres à chaque liaison.

Le projet d'OSP 2028-2031 maintient les plafonds tarifaires applicables aux résidents corses :

- 23,50 € hors taxes et redevances par trajet sur les liaisons Corse-Marseille et Corse-Nice, soit 47 € hors taxes et redevances pour un aller-retour ;
- 66 € hors taxes et redevances par trajet sur les liaisons Corse-Paris-Orly, soit 132 € hors taxes et redevances pour un aller-retour.

Les critères d'éligibilité fondés sur la résidence principale sont maintenus. Le projet prévoit en outre que la gestion du dispositif d'accréditation relève désormais de l'OTC.

Les frais de service facturés directement au passager sont plafonnés à 5 €.

#### **IV.2.1. Les liaisons Corse – Paris-Orly**

- **Ajaccio-Paris-Orly :**
  - le module minimal est relevé de 140 à 150 sièges ;
  - programme hivernal :
    - suppression des fréquences additionnelles au profit de trois allers-retours quotidiens du lundi au vendredi et de six allers-retours cumulés le week-end ;
    - réduction du volume minimal d'environ 15 %, passant de 174 060 à 148 000 sièges. Cette évolution tient au constat que l'augmentation de l'offre intervenue en 2024 n'avait pas produit de trafic supplémentaire ; le coefficient de remplissage s'établissait à 72 % en 2025 ;

- été hors période de pointe : réduction du volume minimal d'environ 10,7 %, passant de 303 000 à 270 500 sièges ;
  - période de pointe estivale : réduction du volume minimal d'environ 22,8 %, passant de 108 820 à 84 000 sièges.
- **Bastia-Paris-Orly :**
    - le module minimal est relevé de 140 à 150 sièges ;
    - programme hivernal :
      - réduction du socle de fréquence en semaine, avec trois allers-retours quotidiens du lundi au vendredi et sept allers-retours cumulés le week-end ;
      - réduction du volume minimal d'environ 12,6 %, passant de 172 204 à 150 500 sièges. Cette évolution tient compte du fait que l'augmentation prévue par le dispositif actuel n'a pas été pleinement absorbée par le trafic, le coefficient de remplissage s'établissant à 69 % en 2025 ;
    - été hors période de pointe : réduction du volume minimal d'environ 11,9 %, passant de 302 000 à 266 000 sièges ;
    - période de pointe estivale : réduction du volume minimal d'environ 24,7 %, passant de 119 596 à 90 000 sièges.
- **Calvi-Paris-Orly :**
    - maintien de la fréquence quotidienne, du module minimal et des renforts calendaires ;
    - été hors période de pointe : réduction du volume minimal de 115 000 à 106 500 sièges ;
    - période de pointe estivale : réduction du volume minimal de 46 320 à 43 000 sièges.
- **Figari-Paris-Orly :**
    - homogénéisation du module minimal à 140 sièges sur l'ensemble des rotations, contre un dispositif qui distinguait auparavant les capacités minimales selon les jours ;

- programme hivernal :
  - augmentation du volume minimal d'environ 25 %, passant de 32 760 à 41 000 sièges ;
  - renforcement de la capacité des appareils, sans augmentation du nombre de fréquences ;
- été hors période de pointe :
  - relèvement de la capacité de base de 3 000 à 3 200 sièges par semaine ;
  - réduction du volume minimal de 125 240 à 119 000 sièges ;
- période de pointe estivale :
  - relèvement de la capacité de base à 3 200 sièges par semaine ;
  - réduction du volume minimal de 49 500 à 45 500 sièges ;
- **par ailleurs, l'exigence d'une présence minimale de onze heures à Paris est maintenue pour les liaisons Ajaccio-Paris, Bastia-Paris et Figari-Paris, afin de préserver la possibilité d'une journée utile complète sur le continent.**

#### **IV.2.2. Les liaisons « bord à bord » Corse – Marseille ou Nice**

- **Ajaccio-Marseille :**
  - maintien des fréquences sur l'ensemble des périodes ;
  - sécurisation des rotations structurantes :
    - premier départ du lundi au samedi assuré avec une capacité minimale de 180 sièges ;
    - dernier ou avant-dernier retour du dimanche au vendredi assuré avec une capacité minimale de 180 sièges ;
    - abaissement du module minimal à 100 sièges, afin d'accroître la souplesse dans l'adaptation des appareils, sous réserve du respect des capacités hebdomadaires minimales ;
  - été hors période de pointe :

- relèvement de la capacité de base de 5 700 à 6 100 sièges par semaine ;
- réduction du supplément minimal de 10 000 à 7 800 sièges ;
- période de pointe estivale :
  - relèvement de la capacité de base à 6 100 sièges par semaine ;
  - réduction du supplément minimal de 10 200 à 3 900 sièges.
- **Ajaccio-Nice :**
  - renforcement de la fréquence minimale, qui passe de 18 à 19 allers-retours hebdomadaires en hiver et en été hors période de pointe ;
  - programme hivernal :
    - ajout d'un quatrième aller-retour le lundi et le vendredi ;
    - garantie de deux départs vers Nice avant 9h30 ;
  - été hors période de pointe :
    - ajout d'un aller-retour hebdomadaire ;
    - relèvement de la capacité de base de 2 440 à 2 700 sièges par semaine ;
- **Bastia-Marseille :**
  - sécurisation des rotations structurantes :
    - premier départ du lundi au samedi assuré avec une capacité minimale de 180 sièges ;
    - dernier ou avant-dernier retour du dimanche au vendredi assuré avec une capacité minimale de 180 sièges ;
  - abaissement du module minimal à 100 sièges, sous réserve du respect des capacités hebdomadaires minimales ;
  - été hors période de pointe :

- ajout d'une troisième fréquence le samedi, le dimanche demeurant à deux allers-retours ;
- relèvement de la capacité de base de 5 840 à 6 300 sièges par semaine ;
- réduction du supplément minimal de 10 000 à 9 000 sièges ;
- période de pointe estivale : réduction du supplément minimal de 10 200 à 2 800 sièges.
- **Bastia-Nice :**
  - programme hivernal :
    - quatre allers-retours quotidiens du lundi au vendredi ;
    - trois allers-retours quotidiens le week-end et les jours fériés ;
    - au moins deux départs avant 9h30 ;
    - augmentation du nombre minimal d'allers-retours hebdomadaires, de 21 à 26 ;
    - réduction du supplément minimal de 1 000 à 600 sièges ;
  - été hors période de pointe :
    - quatre allers-retours quotidiens du lundi au vendredi ;
    - trois allers-retours quotidiens le week-end et les jours fériés ;
    - augmentation du nombre minimal d'allers-retours hebdomadaires à 26 ;
    - réduction du supplément minimal de 4 000 à 1 000 sièges ;
- **Calvi-Marseille :**
  - été hors période de pointe :
    - maintien du socle de fréquence à deux allers-retours quotidiens ;
    - réduction du supplément minimal de 4 000 à 1 800 sièges ;

- période de pointe estivale :
  - maintien du socle de fréquence et du troisième aller-retour dominical ;
  - réduction du supplément minimal de 4 500 à 3 500 sièges ;
- **Calvi-Nice :**
  - maintien de la fréquence quotidienne et de l'amplitude minimale à Nice, comprise entre sept et dix heures ;
  - période de pointe estivale :
    - relèvement de la capacité de base à 900 sièges par semaine ;
    - doublement du supplément minimal, porté de 1 000 à 2 000 sièges ;
- **Figari-Marseille :**
  - maintien du schéma de fréquences sur l'ensemble des périodes ;
- **Figari-Nice :**
  - programme hivernal :
    - maintien d'un aller-retour quotidien ;
    - suppression du caractère obligatoire du deuxième aller-retour du vendredi et du dimanche ;
  - été hors période de pointe :
    - maintien des fréquences additionnelles du vendredi et du dimanche ;
    - renforcement du supplément minimal de 3 000 à 4 600 sièges ;
  - période de pointe estivale :
    - maintien des fréquences additionnelles du vendredi et du dimanche ;

- relèvement de la capacité de base à 1 100 sièges par semaine ;
- renforcement du supplément minimal de 4 000 à 4 900 sièges.

### **IV.3. Obligations de Service Public**

Révision par la France des Obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Figari, Bastia, Calvi, d'une part, et Paris (Orly), Marseille et Nice d'autre part

1. La France, en application de l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, conformément à la décision de la Collectivité de Corse du [Date à préciser], a décidé de réviser, à compter du 1er janvier 2028, les Obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio, Figari, Bastia, Calvi, d'une part, et Paris, Marseille et Nice d'autre part, publiées au Journal officiel de l'Union européenne du [Date à préciser]

Conformément à l'article 9 du règlement (CEE) n°95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, les autorités françaises ont décidé de réserver des créneaux horaires à l'aéroport d'Orly pour l'exploitation des services susmentionnés.

2. Les nouvelles Obligations de service public, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse, sont définies ci-après :

#### **2.1. Définitions**

Pour l'application du présent point 2.1 :

- la saison Hiver correspond à la saison IATA Hiver soit une période d'une durée de 21 semaines – exceptionnellement 22 semaines en fonction des calendriers
- la saison « Pointe » correspond à la période de 6 semaines généralement comprise entre le 15 juillet et le 25 août, soit une période d'une durée de 6 semaines ;
- la saison « Eté » correspond à la saison IATA Eté excluant la période « Eté pointe » définie ci-dessus et d'une durée de 25 semaines – exceptionnellement 24 semaines en fonction des calendriers.
- le sens « Aller » désigne, par convention, un vol au départ d'un aéroport Corse vers l'aéroport du continent concerné ;
- le sens « Retour » désigne un vol effectué dans le sens inverse.

- 2.2. En termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes :

#### **a) Entre Paris (Orly) et Ajaccio**

- Les fréquences sont les suivantes :

Toute l'année, hors week-end et jours fériés :

En saison Hiver :

- Du lundi au vendredi : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;

En saison Été et Pointe :

- Le lundi et vendredi : quatre (4) allers et retours par jour au minimum ;
- Du mardi au jeudi : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;

Toute l'année :

- Les jours fériés, au moins deux (2) allers et retours quel que soit le jour de la semaine ;
- Le week-end, samedi et dimanche confondus au minimum six (6) allers et retours.

Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Ajaccio ;

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 150 sièges.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
  - Capacité de base

La capacité hebdomadaire minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 6 500 sièges ;
- Saison Été et Pointe : 6 900 sièges.

- Capacités supplémentaires

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison Hiver : 148 000
- Saison Pointe : 84 000
- Saison Été : 270 500

- Capacités renforcées

En cas de hausse de la demande, en sus et conformément à l'annexe 2, des capacités renforcées (en sus des capacités supplémentaires) aux frais du délégataire et sans compensation de service public, seront obligatoirement proposées au regard de la viabilité de l'opérateur et des besoins de continuité socio-

économique du territoire.

Lorsque les données de réservations et les besoins révèlent leur insuffisance, le délégataire met en œuvre les capacités additionnelles formalisées audit contrat dans la limite des conditions prévues à l'annexe 2.

L'augmentation est réalisée par substitution d'un appareil de capacité supérieure ou par rotation additionnelle. Il est activé en comité de suivi opérationnel (CSO).

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

#### **b) Entre Marseille et Ajaccio**

- Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Ajaccio ;

Samedi, Dimanche et jours fériés : au moins deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils d'une capacité minimum de 100 sièges.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- Capacité de base

Du lundi au samedi, le premier vol de la journée dans le sens aller doit offrir une capacité d'au moins 180 sièges.

Du dimanche au vendredi, le dernier ou l'avant dernier vol de la journée dans le sens retour doit offrir une capacité d'au moins 180 sièges.

Des capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 5 700 sièges, dont 1 500 sièges par week-end et ;
- Saison Eté et Pointe : 6 100 sièges, dont 1 500 sièges par week-end ;

- Capacité supplémentaire :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 2 100 sièges ;
- Saison Pointe : 3 900 sièges ;
- Saison Eté : 7 800 sièges.

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

### **c) Entre Nice et Ajaccio**

- Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et de 11 heures à Nice.

Un troisième aller et retour devra être programmé le lundi, jeudi et vendredi hors jours fériés.

Un quatrième aller et retour devra être programmé le lundi et le vendredi, hors jours fériés, pour proposer 2 départs dans le sens Aller avant 09h30.

Au minimum deux (2) aller et retour par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés.

Au minimum dix-neuf (19) allers/retours par semaine toute l'année ;

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- Capacité de base

Des capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 2 500 sièges ;
- Saison Eté et Pointe : 2 700 sièges.

- Capacité supplémentaire :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes

- Saison Hiver : 1 000 sièges ;
- Saison Eté : 3 700 sièges.

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

#### **d) Entre Paris (Orly) et Bastia**

- Les fréquences sont les suivantes :

Toute l'année, hors jours fériés :

En saison Hiver :

- Du lundi au vendredi : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;
- Le week-end, samedi et dimanche confondus au minimum sept (7) allers et retours.

En saison Été et Pointe :

- Le lundi, jeudi et vendredi : quatre (4) allers et retours par jour au minimum ;
- Du mardi au mercredi : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;
- Le week-end, samedi et dimanche confondus au minimum huit (8) allers et retours.

Toute l'année :

- Les jours fériés, au moins deux (2) allers et retours quel que soit le jour de la semaine ;

Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Bastia

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 150 sièges.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- **Capacité de base**

La capacité minimale hebdomadaire de base est de (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 6 600 sièges ;
- Saison Été et Pointe : 7 800 sièges.

- **Capacités supplémentaires**

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison Hiver : 150 500
- Saison Pointe : 90 000
- Saison Été : 266 000 ;

- **Capacités renforcées**

En cas de hausse de la demande, en sus et conformément à l'annexe 2, des capacités renforcées (en sus des capacités supplémentaires) aux frais du délégataire et sans compensation de service public, seront obligatoirement proposées au regard de la viabilité de l'opérateur et des besoins de continuité socio-économique du territoire.

Lorsque les données de réservations et les besoins révèlent leur insuffisance, le délégataire met en œuvre les capacités additionnelles formalisées audit contrat dans la limite des conditions prévues à l'annexe 2.

L'augmentation est réalisée par substitution d'un appareil de capacité supérieure ou par rotation additionnelle. Il est activé en comité de suivi opérationnel (CSO).

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

#### **e) Entre Marseille et Bastia**

- Les fréquences sont les suivantes :

Toute l'année, hors jours fériés :

- Du lundi au jeudi, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Bastia ;
- Vendredi : quatre (4) allers et retours par jour régulièrement répartis dans la journée

En saison Hiver :

- Samedi, Dimanche : deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée

En saison Eté et Pointe :

- Samedi : trois (3) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée
- Dimanche : deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée

Les jours fériés :

- Au moins deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée.

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils d'une capacité minimum de 100 sièges.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- Capacité de base

Du lundi au samedi, le premier vol de la journée dans le sens aller doit offrir une capacité d'au moins 180 sièges.

Du dimanche au vendredi, le dernier ou l'avant dernier vol de la journée dans le sens

retour doit offrir une capacité d'au moins 180 sièges.

Des capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 6 200 sièges, dont 1500 sièges sur le week-end ;
- Saison Eté et Pointe : 6 300 sièges, dont au moins 1 500 sièges sur le week-end ;
- Capacité supplémentaire :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 2 300 sièges ;
- Saison Pointe : 2 800 sièges ;
- Saison Eté : 9 000 sièges.
- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

#### **f) Entre Nice et Bastia**

- Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum quatre (4) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Bastia et de 11 heures à Nice ;

Au minimum deux (2) vols allers par jour du lundi au vendredi devront être programmés avec un départ avant 09h30 dans le sens Aller ;

Au minimum trois (3) allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés (quel que soit le jour de la semaine) ;

Au minimum vingt-six (26) aller/retour par semaine ;

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- Capacité de base

Des capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 3 000 sièges ;

- Saison Eté et Pointe : 3 100 sièges.
- Capacité supplémentaire :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 600 sièges ;
- Saison Eté : 1 200 sièges.
- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

#### **g) Entre Paris (Orly) et Calvi**

- Les fréquences sont les suivantes :

Saison Hiver : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 100 personnes dans chaque sens ;

Saison Eté et Pointe : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 140 personnes dans chaque sens ;

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils équipés de turboréacteurs.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
- Les capacités hebdomadaires minimales de base (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :
  - Saison Hiver : 1 400 sièges ;
  - Saison Eté et Pointe : 2 000 sièges.

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers en fin d'après-midi dans les cas suivants :

- Le vendredi dans les sens Paris-Calvi
- Le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris
- Lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris
- La veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi.

- Capacités supplémentaires

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du

calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Ces capacités supplémentaires doivent inclure, pendant 20 semaines du 01 mai au 15 septembre, au minimum un (1) aller et retour additionnel le lundi, vendredi, samedi et dimanche, au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges, soit 22 400 sièges.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens (incluant les 22 400 sièges définis précédemment) sont les suivantes :

- Saison Hiver : 29 500 sièges
- Saison Pointe : 43 000 sièges
- Saison Eté : 106 500 sièges.

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

- Spécificités des aéronefs exploités

Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

## **h) Entre Marseille et Calvi**

- Les fréquences sont les suivantes :

Du 16 septembre au 30 avril inclus, un (1) aller et retour par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude minimale, à destination de Marseille du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

Du 01 mai au 15 septembre inclus :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour.

Dimanche : trois (3) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée.

Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude minimale du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- **Capacité de base**

Les capacités hebdomadaires minimales de base qui doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :

- Du 16 septembre au 30 avril inclus : 1 000 sièges ;
- Du 01 mai au 15 septembre inclus : 2 100 sièges.

- **Capacité supplémentaire**

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés, les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 300 sièges ;
- Saison Pointe : 3 500 sièges
- Saison Été : 1 800 sièges.

- **Capacités reprogrammables**

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

- **Spécificités des aéronefs exploités**

Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

## **i) Entre Nice et Calvi**

- Les fréquences sont les suivantes : au minimum un (1) aller et retour par jour

Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée du lundi au vendredi avec une amplitude minimale comprise entre 7 heures et 10 heures à Nice, en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

- Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :

- **Capacité de base :**

Les capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver : 800 sièges ;
- Saison Été et Pointe : 900 sièges.

- **Capacité supplémentaire :**

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic

de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 300 sièges ;
- Saison Pointe : 2 000 sièges ;
- Saison Eté : 2 300 sièges.

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

- Spécificités des aéronefs exploités

Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

#### **j) Entre Paris (Orly) et Figari**

- Les fréquences sont les suivantes :

Saison Hiver : au minimum un aller-retour quotidien avec un avion d'une capacité minimum de 140 sièges.

Saison Eté et Pointe : au minimum dix (10) allers et retours par semaine, opérés avec un avion d'une capacité minimum de 140 sièges.

Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris ;

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils équipés de turboréacteurs.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
- Les capacités hebdomadaires minimales de base (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :
  - Saison Hiver : 1 960 sièges ;
  - Saison Eté et Pointe : 3 200 sièges.
- Capacités supplémentaires :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison Hiver : 41 000 sièges
  - Saison Pointe : 45 500 sièges
  - Saison Eté : 119 000 sièges.
- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

#### **k) Entre Marseille et Figari**

- Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au jeudi sauf les jours fériés, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille et 7 heures à Figari.

Au minimum trois (3) allers et retours par jour le vendredi sauf les jours fériés, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille et 7 heures à Figari.

Au minimum deux (2) allers et retours par jour le dimanche.

Au minimum un (1) aller et retour par jour, le samedi ainsi que les jours fériés ne tombant pas un dimanche ;

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- Capacité de base

Des capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver, Eté et Pointe : 1 800 sièges.

- Capacité supplémentaire :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 900 sièges ;
- Saison Pointe : 7 200 sièges
- Saison IATA Eté : 11 100 sièges.

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

## **l) Entre Nice et Figari**

- Les fréquences sont les suivantes :

Toute l'année :

- Au minimum un (1) aller et retour par jour, et

En saison Eté et Pointe :

- Au minimum deux (2) allers et retours par jour le vendredi et le dimanche.

- Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée du lundi au vendredi avec une amplitude minimale comprise entre 7 heures et 9 heures à Nice

- Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :

- Capacité de base :

Des capacités hebdomadaires minimales de base doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

- Saison Hiver, Eté et Pointe : 1 100 sièges.

- Capacité supplémentaire :

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes, à affecter aux pointes de trafic de la période, doivent être offertes :

- Saison Hiver : 500 sièges ;
- Saison Pointe : 4 900 sièges ;
- Saison Eté : 4 600 sièges.

- Capacités reprogrammables

En période creuse, la suppression temporaire de rotation peut être envisagée par une reprogrammation à une date ultérieure lorsque la hausse de la demande le nécessite.

## **m) Pour l'ensemble des liaisons**

Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des Transports de la Corse.

Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique transmis par l'Office des transports de la Corse. A défaut d'accord sur le protocole, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports de la Corse.

### **2.3. En termes de tarifs**

a) Tarifs « résident »

- Les passagers « résident » sont les passagers répondant à l'une des conditions suivantes :
  - Disposant d'une accréditation délivrée suivant la procédure définie par l'Office des Transports de la Corse.
  - Disposant de leur habitation principale et effective en Corse (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) pour un aller-retour au départ de la Corse pour une durée de séjour hors de Corse inférieure ou égale à 90 jours (article 4B du Code général des impôts et II A du BOI-IR-CHAMP-1020160728) ;
  - Les résidents âgés de moins de 27 ans étudiant sur le continent, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse et l'autre sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours
- Les tarifs résident s'entendent hors TVA, taxes, redevances et frais divers inclus (frais de distribution, taxes et redevances « per capita » perçues par l'Etat, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires et identifiées comme telles sur le titre de transport).
- Les résidents corses bénéficient, sur tous les vols, sans restriction de capacité et sur la durée totale des conventions (2028-2031), des tarifs maximaux suivants :

|                   |        |
|-------------------|--------|
| Orly Aiacciu      | 66,0 € |
| Orly Bastia       | 66,0 € |
| Orly Figari       | 66,0 € |
| Orly Calvi        | 66,0 € |
| Marseille Aiacciu | 23,5 € |
| Marseille Bastia  | 23,5 € |
| Marseille Figari  | 23,5 € |
| Marseille Calvi   | 23,5 € |
| Nice Aiacciu      | 23,5 € |
| Nice Bastia       | 23,5 € |
| Nice Figari       | 23,5 € |
| Nice Calvi        | 23,5 € |

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée, en conformité avec le règlement du Parlement européen et du Conseil n°1008/2008 du 24 septembre 2008 précité. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

Inversement, si la hausse des coûts ayant entraîné les augmentations de tarifs à due concurrence vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation aura été notifiée au

transporteur.

- Les passagers résidents devront être assimilés sans limite aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.
- Aucune tarification commerciale supplémentaire ne sera appliquée sur le tarif résident, notamment pour le choix du siège qui doit être gratuit pour tous les résidents (cabine complète incluse).
- Les billets des passagers résidents sont modifiables et remboursables sans condition et sans frais supplémentaires jusqu'à 24h avant le départ du vol. Au-delà de ce délai, les billets des passagers résidents sont non-modifiables et non-remboursables.
- Les places doivent être mises en vente au moins trois mois avant les dates de vols concernés.
- Les frais de service en cas de vente directe des billets par le transporteur n'excèdent pas 5 € (par dossier de réservation).

#### b) Commercialisation

- L'ensemble des tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes : centres de réservation, agences de voyageurs, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée sur support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxes et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.
- Les taxes devront être détaillées selon leur affectation et devront être remboursées au client en cas de non-utilisation du billet et ce quelle que soit la catégorie du billet.
- Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptés, sans quota, les passagers suivants :
  - Les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire ;
  - Les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WHCR, WCH, WCHC) au sens de la réglementation IATA. A cette fin, la mise en œuvre de civières agréées devra être démontrée par les transporteurs. Les surcharges tarifaires imposées ne pourront pas être supérieures à la somme des sièges occupés pour le transport de ces passagers.
- Compte tenu de la durée vol Corse/Paris, une chaise de transfert sera disponible dans chaque avion pour permettre l'accès aux toilettes pour les personnes à mobilité réduite
- Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 23 kilogrammes de bagages par passager. Cette franchise sera portée à 30 kilogrammes pour les étudiants. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 1 €.

c) En termes de continuité du service

Sauf cas de force majeure, le nombre des vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1% du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation de base.

De la même manière, sauf cas de force majeure, le nombre de manquements aux obligations d'amplitudes horaires à destination directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1% du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation de base.

Conformément à l'article 16 § 2 du règlement (CE) n°1008/2008 précité, tout transporteur qui compte exploiter l'une ou l'autre de ces liaisons doit garantir qu'il l'exploitera pendant au moins douze mois consécutifs.

Les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'avec un préavis minimal de six mois.

Par ailleurs, le délégataire s'assurera contractuellement en cas d'indisponibilité de sa flotte ou de tout fait pouvant altérer l'armement de ses avions, de fournir au délégant la liste des compagnies qu'il entend affréter et qui sont qualifiées pour atterrir dans les 4 aéroports de Corse, ceci aux fins de ne pas être confronté à une déconnexion des plateformes.

2.4. Modalités de présentation d'un transporteur à la mise en œuvre des obligations de service public

Tout transporteur communautaire souhaitant exploiter l'une ou l'autre des liaisons soumises aux obligations de service public susmentionnées devra présenter une description détaillée de la manière dont il entend assurer les services en fournissant, notamment, les éléments qui suivent.

a) Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation (fréquences, horaires, types d'appareils utilisés, etc.) seront communiqués suivant les diverses périodes mentionnées dans les obligations de service public. Les conditions de lancement des vols supplémentaires seront également précisées.

La CDC et l'OTC seront attentifs à une politique de « sécurisation » de la réservation des passagers médicaux. Un contingent sera proposé par le délégataire. Il correspondra aux déplacements sanitaires, aux urgences justifiées et aux situations de deuil.

b) Politique tarifaire

Le transporteur fournira annuellement et par anticipation une grille détaillée de ses tarifs (tarifs pleins, tarifs réduits, et modalités d'application).

Dans le cadre de la politique tarifaire de la compagnie délégataire, la CDC sera particulièrement attentive à toute offre commerciale promouvant notamment un tarif affinitaire, qui devra faire l'objet de promotions commerciales socialement, culturellement et économiquement bénéfiques pour le territoire.

Également, la CDC sera attentive à la pertinence socio-économique de la grille tarifaire proposée sur les tarifs non-résidents par le délégataire par rapport au coût d'accessibilité de la Corse.

#### c) Conditions commerciales d'exploitation

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour le transport du fret, pour la vente et le système de réservation ainsi que pour l'accueil des enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera les différentes prestations offertes à bord gratuitement et les accords interlignes permettant des correspondances indifféremment sur le réseau national et international.

#### d) Conditions techniques d'exploitation

Les dispositions particulières afin d'assurer la possibilité et la régularité des vols (avions et équipages de remplacement notamment) seront détaillées.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public susmentionnées peut entraîner, outre les sanctions administratives et/ou juridictionnelles prévues, leur élimination pour une durée d'au moins cinq ans de toute exploitation de services aériens soumis à obligations de service public relevant de la Collectivité de Corse.

## **V. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

### **V.1 Maintien du périmètre des délégations de service public au stade de la mise en concurrence**

Conformément à la précédente consultation, un allotissement de principe par ligne a été retenu, sauf regroupement des lignes bord à bord s'agissant des aéroports de Figari et Calvi.

En conséquence, la procédure de mise en concurrence est menée dans le cadre des 10 lots suivants :

- lot n°1 Ajaccio – Paris Orly ;
- lot n°2 Ajaccio – Marseille ;
- lot n°3 Ajaccio – Nice ;
- lot n°4 Bastia – Paris Orly ;

- lot n°5 Bastia – Marseille ;
- lot n°6 Bastia – Nice ;
- lot n°7 Calvi – Paris Orly ;
- lot n°8 Figari – Paris Orly ;
- lot n°9 Calvi – Marseille et Calvi – Nice ;
- lot n°10 Figari – Marseille et Figari – Nice.

Ce périmètre repose sur trois séries de considérations, exposées ci-après, à savoir la conformité aux exigences jurisprudentielles relatives au périmètre des conventions de délégation, la justification opérationnelle du regroupement des liaisons bord à bord au regard du Règlement (CE) n°1008/2008, et l'absence d'effet restrictif sur la concurrence.

A titre de rappel, la jurisprudence administrative a eu l'occasion de préciser que si « *aucune disposition législative ni aucun principe général n'impose à la collectivité publique qui entend confier à un opérateur économique la gestion de services dont elle a la responsabilité de conclure autant de conventions qu'il y a de services distincts* », « *elle ne saurait toutefois, sans méconnaître les impératifs de bonne administration ou les obligations générales de mise en concurrence qui s'imposent à elle, donner à une délégation un **périmètre manifestement excessif** ni réunir au sein de la même convention des services qui n'auraient manifestement aucun lien entre eux* » (CE, 21 septembre 2016, *Communauté urbain du Grand Dijon*, req. n°399656).

Le périmètre retenu satisfait à cette double exigence. D'une part, aucun lot ne présente un périmètre manifestement excessif : huit des dix lots portent sur une liaison unique, et les deux lots regroupés sont limités à deux liaisons chacun. D'autre part, les liaisons réunies au sein d'un même lot ne sauraient être regardées comme « *sans lien entre elles* » puisqu'elles partagent le même aéroport d'origine.

Au niveau européen, l'article 16 § 10 du Règlement n°1008/2008 prévoit que le droit d'exploiter les services est concédé après appels d'offres, « *soit pour une seule liaison, soit, **dans les cas où des raisons d'efficacité opérationnelles le justifient**, pour un groupe de liaisons (...). **Pour des raisons d'efficacité administrative, un Etat membre peut lancer un appel d'offre unique couvrant différentes liaisons** ».*

Le § 6.6 des lignes directrices OSP prévoit quant à lui qu'« *en principe, les Etats membres devraient procéder à des appels d'offres publics pour chaque liaison. Néanmoins, le règlement les autorise à lancer un appel d'offres public pour un groupe de liaisons soumises à une OSP, **mais uniquement lorsque des motifs d'efficacité opérationnelle le justifient**. En pratique, cela revient à accorder à un seul transporteur aérien l'exclusivité de l'exploitation d'un groupe de liaison soumises à une OSP.* (...) »

*Le regroupement de liaisons dans le cadre d'un appel d'offres, tel que décrit ici, ne doit pas être confondu avec le regroupement de liaisons pour les soumettre à des OSP. Comme expliqué au point 28 du présent document, l'accès à une liaison donnée ne peut pas être subordonné à l'exploitation d'autres liaisons. De même, il se peut que certaines liaisons ne répondent pas aux critères de regroupement en vue d'un appel d'offres, auquel cas il est néanmoins possible de les traiter conjointement dans un seul appel d'offres, si des raisons d'efficacité administrative le justifient ».*

Il convient ainsi de distinguer deux mécanismes :

- Le fait de lancer un appel d'offre unique couvrant différentes liaisons, ce qui est possible pour des raisons d'efficacité administrative : en l'occurrence, dès lors qu'il existe un lot par ligne et que chaque candidat peut répondre au nombre de lot(s) de son choix, et que les offres sont bien comparées et notées lot par lot, la libre concurrence, ainsi que les principes fondamentaux de la commande publique sont respectés.

Il est précisé que chaque lot fait l'objet d'un projet de convention distinct, d'une compensation distincte et d'une notation distincte, qu'aucune limitation n'est apportée au nombre de lots auxquels un même candidat peut soumissionner et que les offres présentées sur plusieurs lots ne peuvent être liées entre elles, aucune offre conditionnée à l'attribution d'un ou plusieurs autres lots n'étant recevable.

- Le fait de prévoir un regroupement de lignes, lorsque « *plusieurs liaisons à faible trafic présentent d'importantes complémentarités opérationnelles (par exemple, les liaisons à destination/au sein d'un archipel isolé ou d'une région éloignée et faiblement peuplée). Les motifs qui président à ce regroupement doivent être de nature opérationnelle (par exemple, nécessité d'établir une base opérationnelle dans une région reculée). Le regroupement ne peut avoir comme objectif principal de réduire l'impact budgétaire sur l'Etat membre. En ce sens, le regroupement de liaisons rentables et non rentables sans points communs opérationnel n'est pas possible* ». En l'occurrence, sur la base de ces règles, des motifs de nature opérationnelle justifient le regroupement des lignes bord à bord au départ de Calvi d'une part, et de Figari d'autre part.

## **V.2 Axes d'amélioration par rapport aux précédentes conventions – caractéristiques communes aux futures conventions de DSP**

Au vu des différentes études préalables menées, les principaux axes d'améliorations par rapport aux précédentes conventions de DSP s'articulent autour des points suivants :

### **V.2.1. Intégration de mécanismes permettant l'adaptation de l'offre capacitaire et des modules avion mobilisés**

L'OTC a souhaité se doter des outils nécessaires pour adapter l'offre capacitaire et les modules avion mobilisés afin de correspondre au mieux à la réalité de l'exploitation du service en cours d'exécution des contrats.

Les objectifs sont multiples, notamment un usage vertueux du montant de DCT et une exploitation au plus proche des besoins exprimés.

Partant, les mécanismes suivants sont introduits, dont la mise en œuvre dépend de la décision de l'OTC, suivant les remontées d'informations des délégataires :

- introduction de « Capacités Renforcées » (sur les liaisons Ajaccio et Bastia – Paris Orly), distinctes des capacités de base et des capacités supplémentaires déjà prévues.

Elles peuvent être déclenchées sous la forme de rotations supplémentaires afin de répondre à un besoin de service constaté en cours d'exécution des contrats.

Leur mise en œuvre dépend de deux conditions cumulatives : un niveau de remplissage constaté ou prévisionnel et l'impossibilité pour l'offre existante non soumise à OSP d'absorber le besoin à conditions comparables de date, d'horaire et de tarif.

- mécanisme d'adaptation des capacités en cas de fréquentation basse.

Mécanisme se traduisant soit par la substitution de module soit par une reprogrammation qui déplace une rotation vers une période de plus forte demande.

La substitution doit se conformer aux OSP.

La reprogrammation doit faire l'objet d'une information particulière pour les usagers auxquels le délégataire propose, sans frais et sans modification du tarif acquitté, le réacheminement sur un vol qu'il opère le plus proche de l'horaire initialement prévu.

Elle doit être conforme aux OSP.

### **V.2.2. Adaptations et précisions des pénalités appliquées**

Le montant des pénalités est déterminé en fonction de la nature du manquement constaté, et non selon un barème uniforme. Pour le dire autrement, le manquement détermine la forme et l'assiette de la sanction.

Différentes modalités de sanction coexistent ainsi :

- des montants forfaitaires en euros, retenus lorsque le manquement est ponctuel, identifiable et sans effet mesurable sur le volume de service rendu absence à un comité, défaut de transmission d'un document, abstention de substituer un module sur un vol déterminé ;
- des réductions exprimées en pourcentage de la compensation, retenues lorsque le manquement affecte le service lui-même dans sa consistance ou sa durée : déficit capacitaire, annulation, non-respect de l'amplitude horaire, carence dans l'exécution. L'assiette est alors la compensation de la période concernée, le cas échéant proratisée ;
- certains postes combinent les deux logiques : le déficit capacitaire est valorisé par siège manquant au tarif résident, ce qui rapporte la sanction au préjudice réellement subi par l'usager ;

Les pénalités et réfections s'imputent sur la compensation : elles viennent en déduction du solde.

Les pénalités s'appliquent sans préjudice de l'exercice des autres prérogatives, notamment la résiliation pour faute et l'exécution aux frais et risques.

### **V.2.3. Compensation financière**

La compensation financière sera décomposée comme suit :

- Une composante au titre des charges d'exploitation fixes et variables (CFE) : il s'agit d'une compensation forfaitaire plafond dont le niveau est fixé par année d'exploitation dans chaque Convention. Elle est payable par acompte mensuel (à hauteur de 1/12 de 95%), le solde de 5% n'étant versé qu'à la signature du procès-verbal par les deux Parties (une fois remis le rapport annuel d'exécution, tel qu'audité par l'Autorité Délégente).  
Les Conventions prévoient également que le Déléataire est tenu, après détermination de la CFE qui est lui effectivement due au titre d'une année d'exploitation, de rembourser les sommes indûment perçues à titre d'acompte ;

- Une compensation au titre des frais de carburant (CFC) supportés par le Déléataire pour assurer l'exécution du Service. Les charges de carburant font l'objet d'un mécanisme de couverture carburant, permettant de sécuriser le montant de CFC (découlant du CEP). Il est précisé que seul le coût matière peut être intégré comme charge éligible à la CFC. Les autres « coûts carburant » tels que l'avitaillement peuvent être intégrés dans la CFE.

Un article a été ajouté pour préciser les mécanismes de plafonnement et de fongibilité des compensations.

La notion Plafond Global est introduite, représentant, pour chaque période annuelle d'exploitation, la somme des montants plafonds de CFE et CFC.

Ainsi, le montant total versé au délégataire au titre d'une période annuelle d'exploitation ne peut excéder le Plafond Global de cette période.

Les montants plafonds de CFE et de CFC sont fongibles au sein d'une même période annuelle d'exploitation dans les conditions figurant au sein de la convention.

Les abondements prévus au présent sont sans effet sur le Plafond Global, qui demeure inchangé.

#### **V.2.4. Traitement des accréditations des résidents corses**

Le traitement des accréditations reposait antérieurement sur le délégataire.

Dans le cadre des futures conventions de délégation de service public, l'OTC a souhaité reprendre à sa charge les procédures d'accréditation.

#### **V.2.5. Information et autorisation préalable des sous-contractants**

Un article portant sur la sous-contractualisation a été introduit dans le projet de convention.

Le principe repose sur un droit d'information au bénéfice de l'OTC en cas de mobilisation de tiers par le délégataire pour l'exécution du contrat.

Toutefois, certains contrats sont soumis à autorisation préalable et expresse de l'Autorité Délégante comme un affrètement dit « longue durée ».

### **VI. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE LA PROCEDURE**

Le calendrier prévisionnel de la procédure est annexé au présent rapport.

Il convient de préciser qu'en application de l'article 17§4 du Règlement CE n°1008/2008, le délai de soumission des offres n'est pas inférieur à 2 mois après le jour de publication de l'avis de publicité.

En droit interne, le délai de réception des candidatures peut être de 30 jours minimum (Cf. article R. 3123-14 du code de la commande publique – lequel pourrait être pris en exemple dès lors que le Règlement CE n°1008/2008 ne semble réglementer que la date de réception des offres et non celles des candidatures).

Pour autant, les candidatures et les offres ne sont pas nécessairement reçues dans le même délai, deux procédures étant classiquement envisageables en matière de contrats de DSP :

- la procédure restreinte, hypothèse dans laquelle une présélection des candidats est faite, le DCE n'étant adressé qu'aux candidats sélectionnés ;
- la procédure ouverte permettant la réception des candidatures et des offres dans un même temps, laquelle permet de faire gagner du temps sur le déroulement de la procédure (CE, 15 décembre 2006, *Société Corsica Ferries*, req. n°298618).

Au présent cas, une procédure ouverte est privilégiée, laquelle permettrait de recevoir à la fois les candidatures et les offres dans un délai minimum de deux mois en application du Règlement susvisé, soit un gain de temps sur le déroulement de la procédure de passation.

## VII. LES CRITERES D'ANALYSE DES OFFRES

Les offres des candidats sont analysées au regard des critères suivants, classés par ordre de priorité décroissante :

| <b>Critères et sous-critères :</b>                             | <b>Eléments d'analyse par critère :</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Critère n°1 :<br/>Montant de la compensation sollicitée</b> | Ce critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière sollicitée par le candidat sur la durée de la Convention, correspondant au cumul des Plafonds Globaux annuels résultant de l'Annexe 6.<br><br>La compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation (CFE) et une composante au titre des charges de carburant (CFC). |
| <b>Critère n°2 :<br/>Qualité du service</b>                    | Qualité du service, analysé au regard des sous-critères suivants :                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Sous-critère<br/>n°1</p> | <p>Adéquation et qualité des moyens affectés à la liaison.</p> <p>Le sous-critère est apprécié suivant les garanties apportés au regard de la disponibilité et de la continuité du service au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- adéquation des effectifs navigants et de leur affectation au programme de vol proposé, effectifs de réserve permettant d'absorber des aléas d'exploitation sans dégradation de la qualité de service, crédibilité et cohérence des calendriers de recrutement (le cas échéant), formation des équipages aux contraintes opérationnelles propres à la Corse ;</li> <li>- amplitude capacitaire des modules avion effectivement mobilisables sur la liaison considérée. Est valorisée l'aptitude du candidat à substituer un module réduit sur certains vols marqués par une moindre affluence (et inversement), sans dégradation de la qualité de service ni méconnaissance des prescriptions du cahier des charges. Sont appréciées l'étendue de l'amplitude entre le module de référence et les modules mobilisables ainsi que la disponibilité effective de ces derniers au regard de la flotte et du programme d'affectation présentés ;</li> <li>- solidité des solutions d'affrètements (garantie de continuité apportée) ;</li> <li>- performance des appareils affectés au regard des contraintes spécifiques des plateformes aéroportuaires corses (manœuvres d'atterrissage notamment, capacité d'exploitation en conditions dégradées) ;</li> <li>- programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;</li> <li>- robustesse du dispositif de maintenance en ligne (capacité du dispositif à garantir la disponibilité des appareils et la régularité de l'exploitation) ;</li> <li>- performance sociale et environnementale de l'exploitation de la liaison, appréciée sur la base d'éléments quantifiés et documentés, notamment au regard de la performance énergétique et climatique de la flotte effectivement</li> </ul> |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                          | <p>affectée à la liaison, des indicateurs de consommation et d'émissions disponibles, ainsi que des conditions d'emploi et de qualification des personnels affectés à son exploitation ;</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p>Sous-critère n° 2</p> | <p>Qualité du programme de vol proposé et solidité des engagements de régularité et de ponctualité.</p> <p>Le sous-critère est apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- garanties apportées en matière de mise à disposition des créneaux nécessaires par rapport au programme de vol proposé, étant précisé que les aéroports d'Orly et de Nice sont des aéroports dits Coordonnés et que l'aéroport de Figari est soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017 ;</li> <li>- adéquation des horaires et l'amplitude à destination pendant un voyage d'une journée ;</li> <li>- engagements de régularité (niveau du taux de régularité que le candidat s'engage contractuellement à respecter, apprécié au regard du programme proposé et des moyens mobilisés) ;</li> <li>- engagements de ponctualité (niveau du taux de ponctualité que le candidat s'engage contractuellement à respecter et des moyens mobilisés). Le candidat fournira les éléments nécessaires pour démontrer qu'il est en mesure de respecter le taux de ponctualité renseigné ;</li> <li>- capacité d'adaptation de l'offre à la hausse et à la baisse : pour les Capacités Renforcées, sont appréciées la disponibilité des Modules Mobilisables et les délais de mobilisation proposés par le candidat, dans les limites et conditions fixées par l'Annexe 2 ; pour l'adaptation à la baisse prévue à l'Article 14.3, sont appréciées la pertinence et la robustesse des courbes de montée en charge de référence et des seuils proposés. Est valorisée une méthode dont la mise en œuvre est effective et documentée ;</li> <li>- positionnement des horaires au cours de la journée. Sont notamment appréciés, au regard du programme de vol proposé : l'heure de la dernière arrivée en Corse, une</li> </ul> |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | <p>arrivée programmée après vingt-trois (23) heures étant considérée comme une dégradation de la qualité de service offerte aux usagers. Est valorisé l'engagement du candidat à une heure d'arrivée plus précoce, apprécié conjointement au montant de la pénalité qu'il propose d'y attacher au titre de l'Article 32 du projet de convention. Le candidat fournira les éléments nécessaires pour démontrer qu'il est en mesure de respecter les horaires renseignés ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la répartition des fréquences au cours de la journée. Est valorisée une répartition évitant la concentration de plusieurs départs sur des créneaux rapprochés et permettant de couvrir l'ensemble des plages de la journée. Le candidat précise l'espacement minimal entre deux départs consécutifs depuis une même plateforme sur lequel il s'engage, ainsi que le montant de la pénalité qu'il propose d'y attacher au titre de l'Article 32 du projet de convention. Le candidat fournira les éléments nécessaires pour démontrer qu'il est en mesure de respecter cet engagement.</li> </ul> |
| Sous-critère n° 3 | <p>Qualité et attractivité commerciale de l'offre proposée aux usagers.</p> <p>Le sous-critère est apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat ;</li> <li>- objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat (notamment la politique tarifaire à destination des usagers non-résidents) ;</li> <li>- accessibilité et distribution de l'offre (étendue des canaux de distribution retenus notamment, a minima 1 GDS, accords commerciaux de type interlignes et partage de codes proposés) ;</li> <li>- politique de promotion et de développement du trafic (actions de promotion, animation commerciale, promotion des services, offres promotionnelles ou avantageuses) ;</li> <li>- qualité du service rendu à l'utilisateur (niveau des services à</li> </ul>                                                                                                                              |

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                      | <p>bord, des services au sol spécifiques et des prestations de relation clientèle) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI ;</li> <li>- mise en œuvre d'un suivi de satisfaction des usagers du service public.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Critère n°3 :</b> | <p>Solidité du plan d'affaires et équilibre du partage des risques.</p> <p>Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ cohérence d'ensemble entre le programme d'exploitation, les moyens mobilisés, les hypothèses de trafic et de recettes, les charges présentées dans l'Annexe 6 et le montant de compensation financière sollicité ;</li> <li>○ caractère justifié, plausible, documenté et traçable des principales hypothèses économiques et financières présentées dans le mémoire financier, ainsi que pertinence et transparence des méthodes de construction et d'allocation des charges et produits, y compris des hypothèses relatives au carburant et à sa couverture.</li> </ul> </li> <li>- équilibre du partage des risques proposé par le candidat, apprécié au regard des modifications apportées au projet de convention et du tableau de synthèse des modifications et réserves contractuelles remis avec l'offre. Les pénalités déjà prises en compte au titre du critère n°2 ne sont pas valorisées une seconde fois au titre du présent critère.</li> </ul> |

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

- De recourir à des conventions de délégation de service public ligne par ligne pour l'exploitation des services de transport aérien de passagers entre les 4 aéroports de Corse et les aéroports de Nice, Marseille et Paris-Orly pour une durée de 4 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2028 pour venir à terme le 31 décembre 2031 ;

- D'approuver les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire étant entendu que le Président du Conseil Exécutif de Corse pourra ultérieurement en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales ;
- D'autoriser le Président du Conseil Exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public.